

M-**Auto** magazine

www.m-auto.nl

M-AUTO IS HÉT MAGAZINE OVER RC- & SLOTAUTO

In dit nummer o.a.:

- AR Racing ARx-540 motorbike
- Futaba brushless servo's
- Graupner Ultra Duo Plus 50
- Kyosho World Cup 2008
- Quark brushless regelaar
- Team Associated TC5R

Xray XB808



- GRP

On-road .21 Tuned Promokit



Carisma GT14 Pro



Losi Mini-Monster Baja & Truck



Ninco Lexus SC 430



XB808

Xray



Xray is met de XB808 duidelijk een nieuwe weg ingeslagen op off-roadgebied. De wagen zit doordacht in elkaar en beschikt over een aantal unieke onderdelen die hun vruchten al snel af zullen werpen voor de off-roadliefhebbers. Een gigantische reductie van het aantal afstel mogelijkheden maakt de 808 een stuk gebruiksvriendelijker. Dat, in combinatie met een beter op off-road afgestemde geometrie, maakt de nieuwste Xray heel aantrekkelijk.

In de 'first look' van deze wagen in M-auto 27 werden al enkele hoogtepunten van deze nieuwe Xray uitgelicht. Opvallend aan de wagen zijn dingen als het 'zero kingpin design', de big-bore schokdempers, de ingekapselde centrale aandrijfassen, het smalle chassis, weglaten van E-clips en meer.

Zwaargewicht

Hoewel het bij een 1:8 off-road niet erg opvalt, zijn de dozen van Xray altijd extreem zwaar hoewel de chassis dat helemaal niet zijn. De oplossing komt als je de doos opent en een kilogram papierwerk uit de doos opdiept. Het pakket bestaat uit een catalogus van Xray, één van Hudy, een echtheidscertificaat, een onderdelenlijst, het nieuwe off-road setup boek, de handleiding en een laatste update van de handleiding. Alles bij elkaar een pak papier dat je het gevoel geeft echt iets gekocht te hebben. Maar dat alles gooien we nu even opzij, behalve de handleiding en beginnen we met bouwen.

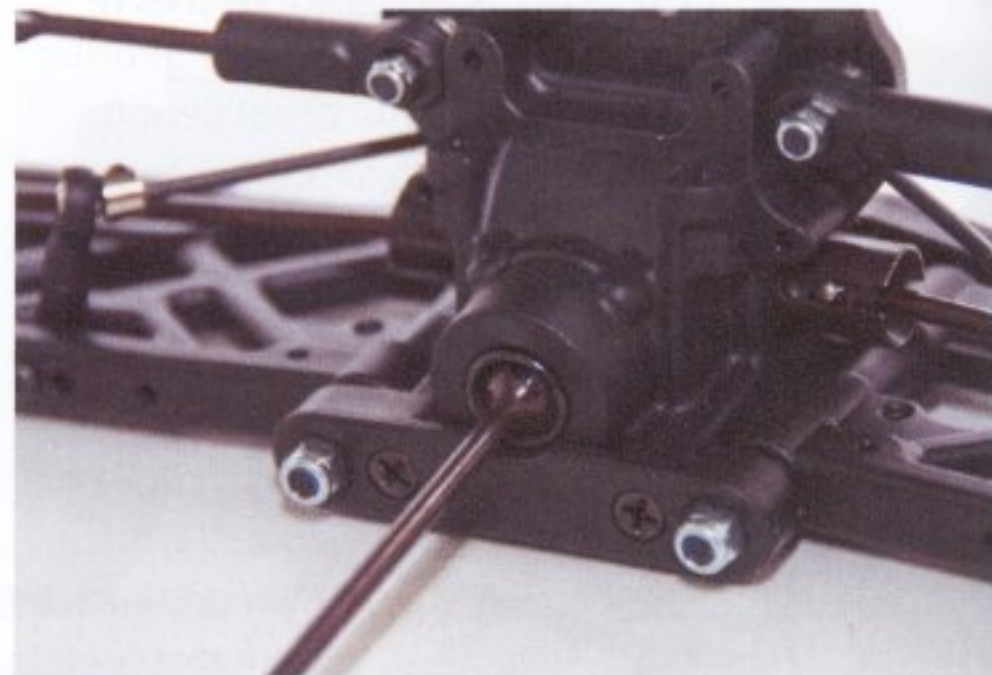
Bij de tech-tips aan het begin van de handleiding zie je dat de differentiëlen uitgeshimt moeten worden voordat je ze vult met olie. Dat houdt dus in dat ze gebouwd moeten worden, voorzien van shims, gepast in de bulkheads en als er meer of minder shims gebruikt moeten worden weer uit elkaar gehaald moeten worden. Een hele klus. Ik

heb het in eerste instantie maar eens zonder shims geprobeerd en bij mij was de speling tussen het grote tandwiel op de diff's en het kleine tandwiel perfect. Het loont dus de moeite om het ook even zonder shims te proberen, want dat scheelt je een uurtje open- en dichtschroeven van de diff's. Dan is het carbon aan de beurt, de shocktowers stuur- en servoplaat moeten aan de randjes lichtjes geschuurd worden, ontvet en ingesmeerd met dunne secondenlijm om splijten te voorkomen. Nu dit is gebeurd kan het feest pas echt beginnen.

Zoals gezegd worden eerst de differentiëlen gebouwd. Xray gebruikt exemplaren waarbij de pin in de outdrive van binnenuit geplaatst kan worden. De enige goede manier, want een gat in het diff om de pin in te schuiven zorgt vrijwel altijd voor lekkage. De metalen inserts in het diff maken het geheel af en zorgen voor een perfecte passing van de kogellagers en outdrive's. Uniek voor een 1:8 off-road zijn de ingekapselde centrale assen. Door de koppeling voor een deel binnen het lager te laten vallen wordt de kans op verlies van voor- of achteraandrijving gereduceerd naar nul.

Uniek

Iets anders dat je niet kunt verliezen zijn de E-clips waarmee draagarmen vaak worden bevestigd, op de 808 hebben ze gekozen voor een verbinding



**+ Doordacht concept
Passing & kwaliteit onderdeel**

- Motorsteun

draaien van de moer boven de demperpiston. Als je deze te strak aandraait vervormt de piston en klemt hij in de demper. Zachtjes aandraaien dus en even op en neer door de, dan nog lege, demper halen om zeker te zijn van een goede passing. Bij het monteren van de dempers gebruik je voor de schokdempers rechtsvoor en linksachter een zil-verkleurige schroef met links draad. Dit voorkomt het ongewenst losdraaien van de onderste schroef die de demper op zijn plaats houdt.

Tip

Lees de handleiding zorgvuldig, hij staat boordevol tips. Op het vel met de laatste aanpassingen van de handleiding staat ook veel bruikbare informatie voor een zo goed mogelijk gebouwde en afgestelde auto.

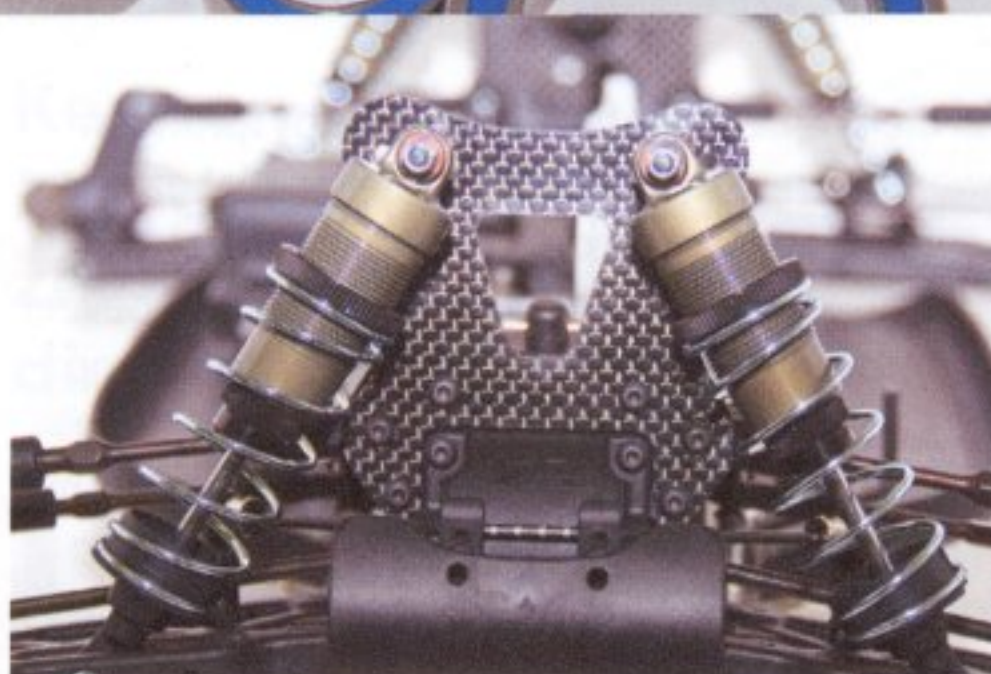
Stuurservo

Gebruik zeker rubber 'grommets', ringetjes of stelplaatjes achter de pootjes van de stuurservo om te voorkomen dat de servo tegen de voorste centrale aandrijfas geklemd zit. Een millimeter speling is ruim voldoende, een tiende van een millimeter niet.

Voor het laatst zijn er nog wat kleine klusjes overgebleven. Het in elkaar zetten en afstellen van de gas- en remstangen is daar één van. Het kan zijn dat je de servohoorn iets moet verzetten om genoeg speling te hebben aan de kant van de carburateur. Verder stel je de stangen zo af dat je bij stationair net niet remt en dat bij het remmen de voorremmen iets eerder aangrijpen als de achterremmen om ongewenst uitbreken van de achterkant te voorkomen. De spoiler, het luchtfilter en de brandstofslang monteren blijft over tot het allerlaatst en wordt allemaal duidelijk omschreven. Aha, op vrijwel de allerlaatste pagina van de handleiding wordt nog wat extra informatie gegeven over het afstellen van de gas- en remstangen. Maar als vooruitziend bouwer had je dat natuurlijk al lang gezien, niet dus.

Mol

Oké, die beesten zijn heel handig in de aarde en de 808 zal zich ook goed redden in het terrein, maar die mollen bedoelen we niet. Nee, voor de rijtest van de Xray XB808 reden we naar het circuit



Kunststof

Het middendifferentieel wordt opgehangen in tweedelige kunststof steunen en afgedekt met een kunststof plaatje. Over het algemeen wordt er op dit punt gekozen voor carbon of aluminium, maar kennelijk kan een beetje flex hier geen kwaad. Overigens wordt er op de Xray XB808 betrekkelijk veel kunststof gebruikt en dat kan zeker geen kwaad. Kunststof is nog altijd het lichtste materiaal, voor carbon en aluminium. Ook geeft het de benodigde flexibiliteit aan het chassis, de kunststof chassisversterkingen zijn hier duidelijk in het voordeel van aluminium- of carbonversies.

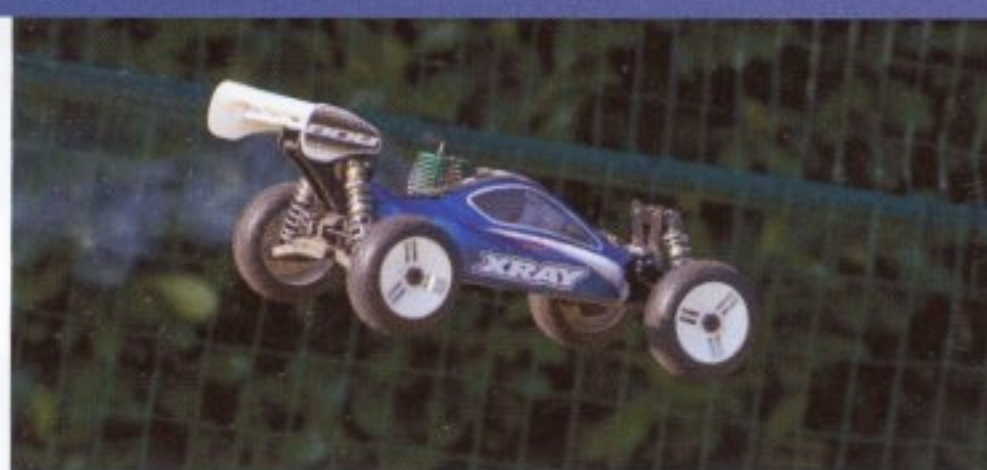
De motor staat op de uitgeboorde motorsteunen een beetje scheef ten opzichte van het hoofdtandwiel. Dit kan absoluut geen kwaad en is gedaan om de motor op een ideale plaats op het chassis te plaatsen voor een goede gewichtsverdeling. Iets dat naar mijn mening wel ontbreekt is een tweedelige motorsteun waardoor je motorpositie bewaard blijft en je niet steeds het pinion op het hoofdtandwiel af moet stellen als je de motor van de wagen haalt. Uiteraard is zo'n motorsteun wel als optie te koop bij Xray, maar tegenwoordig is dat toch een standaard extraatje geworden op de wedstrijdsets.

Alle elektronica wordt op de servotray gebouwd en ingebouwd in de ontvangerdoos. In de ontvangerdoos is alleen ruimte voor een langwerpige ontvangeraccu. Zelf ben ik voor een VXR LiPo accu gegaan van 1300 mHa, want er blijft genoeg ruimte over voor de ontvanger en de voltageregulator in de ontvangerdoos. De elektronica zit heel dicht tegen de motor en de aandrijfassens gemonteerd voor een goede gewichtsverdeling op het toch al smalle chassis. Bij de stuurservo moet je wel even opletten dat deze niet tegen de voorste centrale aandrijfas aankomt na de montage van de servotray.

Dikke jongens

De big-bore schokdempers zijn ontworpen voor een soepelere damping en hebben minder onderhoud nodig. Soepel zijn ze door de grote gaten in de pistons en door het grotere volume aan vloeistof blijven ze langer gelijk aanvoelen en werken. De dempers laten zich gemakkelijk in elkaar zetten, maar let wel even op bij het aan-

met een bout en een zelfborgende moer. Bij het bouwen van de ophanging zie je ook dat de assen van deze aandrijfassens binnen het lager worden gehouden waardoor je nooit last kunt hebben van een lostrillende set-schroef en je geen aandrijving meer hebt. Wel helemaal nieuw is de zero-kingpin ophanging. Dat houdt in dat de voorwielop-hanging net als bij elektro buggy's uitgevoerd is zonder kingpin. De bovenste draagarm is dus niet direct verbonden met het stuurblok maar wel met de hub waar het stuurblok in zit. Hierdoor wordt het sturende deel veel minder belast en dat heeft zo zijn voordelen. Zeker als je bedenkt wat voor krachten er op dat punt losgelaten worden tijdens de landing met een wagen van dik twee kilo zwaar. Leuk om te zien is dat er optimaal gebruik wordt gemaakt van het bekende bruinkleurige verstaal van Hudy. Vooral de aandrijfassens en turnbuckles zijn extreem dun in vergelijking met andere merken. Opvallend detail bij de turnbuckles is het grove schroefdraad van vijf millimeter en het dunste punt dat slechts drie millimeter meet. Bij het monteren van de voor- en achterophanging op de bodemplaat valt op hoe smal de basis van dit chassis is. Het breedste punt van de aluminium bodemplaat is nog geen twaalf centimeter breed.



van Nuclea Buggy Racing (NBR) in Mol. Daar ligt één van de grotere vaste off-roadcircuits van de Benelux met heel wat bochten, hobbels, jumps en meer. Bestond de baan tot voor kort nog voor een groot deel uit het Molse zand, inmiddels is het een honderd procent kunstgrasbaan en heb je geen last meer van bergen stof die de lagers en motor aantasten.

Zoals je in het rijverslagje van de Sirio S21 BK Evo4 STI ook kunt lezen moesten we langzaam van start op het circuit omdat de motor nog ingelopen moest worden. Dat gaf me wel de gelegenheid om de baan te leren kennen, wat door het grote formaat ook wel nodig was. Omdat het aan vermogen nog wat ontbrak was vooral het begin lastig,

al die dubbelsprongen of überhaupt sprongen waren een uitdaging op zich met een langzaam rijdende wagen. Toen de gang er éénmaal in zat werd het alleen maar leuker. Ongelooflijk hoeveel air-time je hebt op dit circuit, je vliegt van jump naar jump. In de tussentijd had ik gelukkig nog tijd genoeg om te merken hoe vertrouwd de Xray aanvoelde. De 808 doet op het circuit wat jij op de zender doet. Ik merk na twee types banden (kruisjes en minipins) geprobeerd te hebben dat ik beter een band met kleine blokjes mee had genomen omdat de kruisjes teveel grip geven en de minipins te weinig. Daar was nu even niets meer aan te doen dus bij de kruisjes gebleven en de buggy wat lager bij de grond gezet dan standaard. Iets wat op een strakke kunstgrasbaan altijd wel kan.

De motor los, foto's gemaakt en ik kon ook mijn gang gaan. Vooral de driedubbel voor het rechte eind is er één om zonder twijfel te nemen. Een flinke aanloop, even het gas erop houden en dan bijremmen om de Xray mooi neer te zetten op de afdaling een meter of vijf verder. Dan volgas over het rechte eind, waar de 808 heel neutraal blijft, op naar de kombocht. Die ligt overigens iets te ver van de baan dus die neem je aan de binnenkant, scheelt je flink wat meters en met de grip die het kunstgras geeft kun je heel laat remmen. In ieder geval met de XB808, want die vertraagde echt heel snel zonder uit te breken. Oké, iets harder remmen en de wielen stonden ineens stil maar toch. Daarna een achtbaan van bochten en kleine sprongen kriskras over de baan, leuk maar wel even wennen aan het ritme. Het wasbord lag me de hele middag niet, maar toen ik er eens met een flinke klap gas overheen ging was ik er ineens over. Ongelooflijk hoe snel de grote schokdempers die klappen verwerkt en de wagen recht blijft terwijl steeds een ander wiel de grond raakt. Een paar snelle bochten geven je de kans om de trekkracht van de motor en koppeling te testen en vervolgens de remmen, allemaal geslaagd. De hoeveelheid stuur in de korte bochten is ook meer dan voldoende, bij de goede snelheid kun je de wagen echt omzetten en weer verdergaan. Dan zijn we alweer op de vierdubbel die ik, voor de veiligheid, steeds per twee nam. Heel smeugig. Dan de 'wall of death' die bepaald niet dodelijk is voordat je weer de aanloop neemt naar die hele grote jump voor het rechte eind.

Conclusie

Xray levert met de XB808 opnieuw een kit die zich heel gemakkelijk en goed laat bouwen. De uitgebreide handleiding en goede pasvorm van de onderdelen geeft niet alleen een goed gevoel tijdens de bouw van de buggy maar zorgt er ook voor dat de wagen goed ligt op het circuit. De nieuwe lay-out van het chassis doet zijn werk en zorgt voor een goede gewichtsverdeling waardoor

de wagen heel gemakkelijk te corrigeren is tijdens het springen. Hoewel je met de 808 misschien niet meteen het gevoel hebt dat je de sterren van de hemel rijdt, heb je wel echt de controle over het model. Een foutje van jouw kant wordt daardoor niet meteen genadeloos afgestraft. De XB808 is een echte off-road en met de standaardafstelling kom je al heel ver, zeker met de onderhoudsvriendelijke en robuuste opbouw van deze Xray. Die laatste twee zorgen ervoor dat je ook een lange finale uit kunt rijden of gewoon een dag lang kan rijden zonder te hoeven sleutelen.

Peter Boots

Specificaties

XB808

Fabrikant	: Xray
Importeur	: RC-Connect
Schaal	: 1:8
Lengte	: 490 mm
Breedte	: 308 mm
Wielbasis	: 319-330 mm
Motor	: 3,5 cc (.21)
Gewicht	: 1869 gram
Aandrijving	: 4-WD buggy
Adviesprijs	: ± € 569,-

Gebruikte benodigdheden

- Motor: Sirio S21 BK Evo4 STI
- Uitlaat: Sirio '2013' en '2056'
- Stuurervo: Futaba BLS 352
- Gas/remservo: Futaba S9351
- Ko Propo Helios stuurwielzender
- Spektrum Pro module en ontvanger
- VXR LiPo ontvangeraccu en voltageregulator

Getest met Tornado 25% Sydney Formula

www.teamxray.com

